



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Thorsten Glauber FREIE WÄHLER**
vom 25.02.2016

Häufigkeit automatischer Bremsvorgänge im Schienenverkehr

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wie häufig forderten in den letzten fünf Jahren (bitte jährlich aufgeführt) punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen in Bayern eine Notbremsung?
 - a) Wie häufig wurde diese Forderung manuell aufgehoben?
 - b) Wie häufig wurden automatische Notbremsungen ausgeführt?
2. Wie häufig forderten in den letzten fünf Jahren (bitte jährlich aufgeführt) linienförmige Zugbeeinflussungsanlagen in Bayern eine Notbremsung?
 - a) Wie häufig wurde diese Forderung manuell aufgehoben?
 - b) Wie häufig wurden automatische Notbremsungen ausgeführt?
3. Liegen der Staatsregierung Erkenntnisse darüber vor, wie häufig in den letzten fünf Jahren (bitte jährlich aufgeführt) punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen in Deutschland eine Notbremsung forderten?
 - a) Wie häufig wurde diese Forderung manuell aufgehoben?
 - b) Wie häufig wurden automatische Notbremsungen ausgeführt?
4. Liegen der Staatsregierung Erkenntnisse darüber vor, wie häufig in den letzten fünf Jahren (bitte jährlich aufgeführt) linienförmige Zugbeeinflussungsanlagen in Deutschland eine Notbremsung forderten?
 - a) Wie häufig wurde diese Forderung manuell aufgehoben?
 - b) Wie häufig wurden automatische Notbremsungen ausgeführt?

Antwort

des **Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**
vom 21.03.2016

Vorbemerkung:

Bei der punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB) und bei der Linienzugbeeinflussung (LZB) handelt es sich um teils strecken-, teils fahrzeugseitige technische Einrichtungen, mit denen Informationen von der Strecke an das Eisenbahnfahrzeug übertragen werden können. Eine Funktion dieser Zugbeeinflussungssysteme ist das automatische Auslösen einer Bremsung (Zwangsbremung) in bestimmten Situationen. Zwangsbremungen werden unmittelbar technisch ausgelöst, das heißt, der Triebfahrzeugführer muss daran weder mitwirken noch kann er eine ausgelöste Zwangsbremung vorzeitig aufheben. Es gibt rein fahrzeugintern ausgelöste Zwangsbremungen zum Zwecke des Einhaltens zulässiger Fahrzeughöchstgeschwindigkeiten, die mit dem Unterschreiten dieser Geschwindigkeit automatisch wieder aufgehoben werden. Geht der Zwangsbremung eine entsprechende Informationsübertragung von der Strecke voraus, erfolgt sie bis zum Stillstand des Zuges. Erst danach kann der Triebfahrzeugführer wieder Bedienhandlungen ausführen.

An Halt zeigenden Signalen sind die streckenseitigen Einrichtungen der Zugbeeinflussung immer aktiv. Bei einer im Regelbetrieb nicht erlaubten Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal wird eine Zwangsbremung ausgelöst. Im Regelwerk der Eisenbahnen sind jedoch Ausnahmesituationen beschrieben, in denen ein Zug am Halt zeigenden Signal vorbeifahren darf. Die besondere Erlaubnis wird vom Fahrdienstleiter erteilt, wenn ein Signal nicht in Fahrtstellung gebracht werden kann und nachdem er sich überzeugt hat, dass die Zugfahrt dennoch gefahrlos möglich ist. Auch in diesen Fällen bleibt die streckenseitige Zugbeeinflussung am Signal aktiv. Um das Auslösen einer Zwangsbremung bei der Vorbeifahrt zu verhindern, ist es dem Triebfahrzeugführer möglich und nach dem Regelwerk erlaubt, eine Unwirksamkeitstaste für die fahrzeugseitige Zugbeeinflussung zu betätigen.

Das Auslösen einer Zwangsbremung und das Betätigen der Unwirksamkeitstaste werden auf dem Fahrzeug registriert. Informationen über die Häufigkeit solcher Ereignisse können nur die Betreiber der Fahrzeuge erlangen. Es besteht keine Meldepflicht für jedes registrierte Ereignis. Denn auch bei korrektem Verhalten des Eisenbahnpersonals können äußere Störeinflüsse eine Zwangsbremung auslösen, und das Betätigen der Unwirksamkeitstaste ist in bestimmten Fällen ausdrücklich erlaubt. Aus der Gesamtzahl der registrierten Ereignisse können entsprechend wenige Rückschlüsse gezogen werden. Im Bereich der Bayerischen Landeseisenbahnaufsicht existiert keine Fallzahlenstatistik.

Auf Anfrage hat das Eisenbahn-Bundesamt mitgeteilt, für seinen Zuständigkeitsbereich ebenfalls über keine umfassende Fallzahlenstatistik zu verfügen.

Vorbeifahrten an Halt zeigenden Signalen ohne Erlaubnis des Fahrdienstleiters führen zu einer Zwangsbremung und sind im Zuständigkeitsbereich der Eisenbahnunfall-Untersuchungsstelle des Bundes (EUB) meldepflichtig. Die EUB veröffentlicht die Fallzahlen solch unerlaubter Vorbeifahrten in ihren Jahresberichten. Insoweit sind Angaben über bundesweite Fallzahlen möglich.

1. **Wie häufig forderten in den letzten fünf Jahren (bitte jährlich aufgeführt) punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen in Bayern eine Notbremsung?**
 - a) **Wie häufig wurde diese Forderung manuell aufgehoben?**
 - b) **Wie häufig wurden automatische Notbremsungen ausgeführt?**
2. **Wie häufig forderten in den letzten fünf Jahren (bitte jährlich aufgeführt) linienförmige Zugbeeinflussungsanlagen in Bayern eine Notbremsung?**
 - a) **Wie häufig wurde diese Forderung manuell aufgehoben?**
 - b) **Wie häufig wurden automatische Notbremsungen ausgeführt?**

Über die jeweiligen Fallzahlen liegen der Staatsregierung keine Informationen vor. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

3. **Liegen der Staatsregierung Erkenntnisse darüber vor, wie häufig in den letzten fünf Jahren (bitte**

jährlich aufgeführt) punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen in Deutschland eine Notbremsung forderten?

- a) **Wie häufig wurde diese Forderung manuell aufgehoben?**
 - b) **Wie häufig wurden automatische Notbremsungen ausgeführt?**
4. **Liegen der Staatsregierung Erkenntnisse darüber vor, wie häufig in den letzten fünf Jahren (bitte jährlich aufgeführt) linienförmige Zugbeeinflussungsanlagen in Deutschland eine Notbremsung forderten?**
 - a) **Wie häufig wurde diese Forderung manuell aufgehoben?**
 - b) **Wie häufig wurden automatische Notbremsungen ausgeführt?**

Von den möglichen Fällen, in denen streckenseitige Einrichtungen der Zugbeeinflussung eine Zwangsbremung des Zuges auslösen, werden nur die unerlaubten Vorbeifahrten an Halt zeigenden Signalen statistisch erfasst, und zwar von der Eisenbahnunfall-Untersuchungsstelle des Bundes (EUB) in deren Zuständigkeitsbereich.

Laut den letzten fünf veröffentlichten Jahresberichten der EUB (siehe www.eisenbahn-unfalluntersuchung.de) für die Jahre 2010 bis 2014 stellen sich die Fallzahlen bundesweit wie folgt dar:

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014
Anzahl	450	462	415	484	477

Eine statistische Differenzierung nach punktförmiger und linienförmiger Zugbeeinflussung enthalten die Berichte nicht. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.